

第2回 羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会 議事概要

1. 開催日時

平成21年4月21日(火) 14:00~17:00

2. 場 所

中央合同庁舎3号館11階特別会議室

3. 出席者

<委員> (50音順、敬称略)

佐藤友美子、谷本正憲、田村亨、舩山龍二、村上英樹、森脇勝、屋井鉄雄(座長代理)、山内弘隆(座長)

<ヒアリング対象者> (ヒアリング順、敬称略)

岡田晃(ANA)、佐藤学(JAL)、淡路均(ADO)、井手隆司(SKY)、伊東正孝(SNA)、堀高明(SFJ)、谷本正憲(全空協)、齋藤哲夫(全地航)

<国土交通省>

前田航空局長 他

4. 主な議事

関係者からのヒアリング

5. 議事経過

各ヒアリング対象者から提出資料に基づき説明があった後、意見交換が行われた。

<ヒアリング対象者の主要な意見>

【全日本空輸(株)】

- 国内線と国際線へ発着枠をバランス良く配分し、羽田空港のハブ機能を強化すべき。
- 小型化多頻度化については、旅客の利便性や経済合理性を考慮すれば、適合するマーケットはある程度限られると考える。
- 今回の発着枠配分では、近年の対応が比較的手薄であった需要が中規模程度の地方路線への対応に配慮してはどうか。
- 「権益外便」は地方路線を維持・充実させたい地方と航空会社の工夫と努力の結果であり、運航が継続できない可能性のある便については現在の運航会社に発着枠を配分し、運航継続を図る必要があるのではないかと。

【(株)日本航空】

- 多頻度小型化の推進により、利便性の向上、潜在需要の掘り起こし、地方間の路線網拡充が期待できる。
- 今回増枠数では必要な地方路線ネットワークの構築、増便には不十分であり、最終形

の72便についても最大限国内線に配分されることが必要。

- 前回大手航空会社から回収した20便を大手航空会社にまず戻し、地方路線の増便に充てた上で、残余17便について、路線の制限を加えず、各社への配分枠数を決定すべき。その際、権益外便の減便について考慮すべき。
- 新規優遇枠については、44便について全日空が片務的コードシェアを行っており、25%のしほりを考慮しても、実質的には11便分が全日空の座席として販売されている状況。こうした点も踏まえ、新規優遇枠数について検討すべき。

【北海道国際航空（株）】

- 新規航空会社の経営基盤の強化には規模の拡大が必要不可欠であり、引き続き新規航空会社への優先的な配分を行うべき。新規航空会社への配分数については、大手航空会社グループと新規航空会社グループで同数の配分を行うことが適当。
- 希少な発着枠の有効活用、地方航空ネットワークの充実・安定という観点から、新規優遇枠の使用対象路線に一定程度の条件を付すこともやむを得ないが、必要最小限のものとするべき。

【スカイマーク（株）】

- スカイマーク以外の新規航空会社は片務的コードシェア、資本関係、役職員の派遣等により実質的に大手航空会社のグループ会社とみなされるため、発着枠の配分は日本航空、全日空、スカイマークの3社間で行うべき。
- スカイマークが利用者利便の向上に寄与してきた実績を評価した上で、大手航空会社とスカイマークとの間の発着枠の格差を是正し、適正な競争環境を更に促進するため、20便分の配分を希望。

【スカイネットアジア航空（株）】

- 新規航空会社の事業基盤・収益基盤は未だ脆弱であり、新規航空会社への優先配分が引き続き必要。配分に当たっては、各社の路線展開・機材計画等を含む事業計画を考慮して配分されることが望ましく、スカイネットアジア航空については機材稼働効率、機材保有コスト等の観点から、最低でも3便分の配分は必要。

【(株) スターフライヤー】

- 保有機材数が12機以下の新規航空会社への優先配分の継続は必要だが、更に保有機材数8機以下の新規航空会社への優先配分が必要。スターフライヤーには最低10便分の配分を要望。新規優遇枠の検討に当たっては、大手航空会社に配分される羽田及び成田の国際枠についても考慮すべき。

【全国空港建設整備促進協議会】

- 羽田空港は国内線の拠点空港であるという大原則のもと、今回の配分枠はもとより、今後配分される枠についても、まず国内線に配分すべき。
- 増加する発着枠を地方路線に優先的に配分することが適当であり、地方路線にのみ使用できる発着枠（地方活性化枠）を設定してはどうか。その場合、まずは前回回収された会社に対し優先的に配分してはどうか。なお、権益外便については引き続き運航ができるよう配慮されるべき。
- 新規航空会社であることのみをもって優先配分するという考え方を見直し、新規航空

会社についても、まず優先的に配分するものとして地方活性化枠を設定し、活用の希望を募るべき。

- 小型機（60席以下）の取扱いについては、航空会社のニーズや地域での需要創出の努力を評価し、個別の路線ごとに判断してはどうか。

【全国地域航空システム推進協議会】

- 地域の発展のため、羽田空港への乗り入れや羽田路線の強化を希望する需要の小さな地域に対し、小型機（60席以下）による羽田就航を可能とすべき。
- 小型機（100席以下）により運航する路線を対象に一定の枠を配分し、新規に羽田空港と結ぶことを希望する地域の路線に優先的に配分できるようにすべき。

<委員からの意見の概要>

航空会社に対する質疑に加え、以下のような意見があった。

- 新規参入路線について、参入中は運賃が低下するが、撤退後は参入前より運賃が上昇し、トータルでは消費者利益が落ちているというデータがある。このため、新規航空会社の健全性を保つことにより、大手航空会社と競争促進を図っていただきたい。
- 地方路線のあり方を考える上で、小型機材の運用を普及させていくべきというのは重要な指摘。羽田からの地方路線を適切な機材で運航することにより、結果として地方間路線が便利になる可能性があるため、羽田発着路線における小型機材の活用について基本的な考え方に位置付ける必要があるのではないか。
- 羽田空港を中心とするハブアンドスポークの考え方も重要ではあるが、地方間を直接結ぶ路線の運航についても評価する努力が必要であり、評価基準に入れるべき。
- 多頻度小型化は消費者利便の向上に資するものであり、例えば、新幹線と競合する路線やオフピーク時等において、部分的に航空会社間の戦略的な提携により、多頻度化を実現することができるのではないか。
- 発着枠の配分は供給者と需要者のコーディネーションであるが、誰も現状が最適解とは思っていない。今回の検討においては、当面の37便分だけでなく、将来的な72便分の増枠も見据えて、発着枠の配分のあり方について考えていくべきではないか。
- 権益外便は搭乗率が高く、利用者利便の観点から運航の継続を確保する必要がある

(速報のため事後修正の可能性あり。)